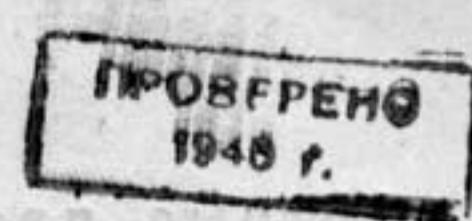
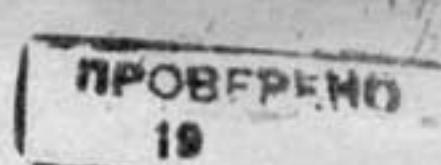


Ръвълъ

385(01)

РЧб



Журналъ

Комиссии о новыхъ желѣзныхъ дорогахъ по вопросу о сооруженіи Верхне-Волжской жел. дороги и вѣтви отъ ст. Берендѣево, Сѣверныхъ желѣзныхъ дорогъ до г. Переяславля.

Засѣданіе 7 июня 1912 года.

Предсѣдательствовалъ:

Директоръ Департамента Желѣзнодорожныхъ Дѣлъ д. ст. сов. Гиацинтовъ.



Присутствовали:

а) Члены Комиссии:

отъ Министерства Путей Сообщенія	{ тайн. сов. Ястржембскій. д. ст. сов. Агафевъ. д. ст. сов. Струве. д. ст. сов. Червинскій.
„ Внутреннихъ Дѣлъ	{ ст. сов. Ефремовскій. колл. сов. Виноградовъ.
„ Военнаго Министерства	полк. Ронжинъ.
„ Министерства Императорскаго Двора и Удѣловъ	въ званіи Камергера Высочайшаго Двора д. ст. сов. Панчуклидзевъ.
„ Торговли и Промышленности	{ д. ст. сов. Варзаръ. ст. сов. Бѣлелюбскій.
„ Главнаго Управленія Землеустройства и Земледѣлія	д. ст. сов. Котляровъ.
„ Государственного Контроля	{ д. ст. сов. Кущинниковъ. ст. сов. Девіенъ. тит. сов. кн. Мещерскій.
„ Министерства Финансовъ	{ д. ст. сов. Загорскій. д. ст. сов. Оппенгеймъ. ст. сов. Тихоцкій.

385(01)

D-46

б) местные представители:

По Тверской губернії:

Отъ г. Кашина	Городской Голова <i>A. П. Дорогутинъ.</i>
" Кашинской Уѣздной Земской Управы	<i>H. Н. Ладыженскій</i> и предсѣдатель Управы кн. <i>A. В. Оболенскій.</i>
" г. Корчевы	{ Городской Голова <i>H. И. Шокинъ</i> и <i>D. К. Толченовъ.</i>
" Корчевской Уѣздной Земской Управы	предсѣдатель Управы <i>A. К. Корвинъ-Литвицкій.</i>
" г. Калязина	{ членъ Государственной Думы <i>H. П. Шубинской</i> , <i>I. А. Кровкинъ.</i>
Калязинскаго уѣзда	<i>A. Д. Костомаровъ.</i>

По Ярославской губернії:

" г. Углича	Городской Голова <i>A. К. Посновъ.</i>
" села Заозерья	{ <i>B. А. Дорофеевъ</i> , <i>F. А. Наумовъ</i> , <i>H. Н. Селянинъ.</i>

в) Отъ Правленія О-ва Моск.-Винд.-Рыб. жел. дороги *K. П. Лазаревъ.*

г) предприниматели и ихъ представители:

- 1) по Верхне-Волжской жел. дорогѣ (линии Завидово-Калязинъ-Угличъ и Калязинъ-Берендейево): *H. М. Андреевъ*, *H. В. Быляевъ*, *F. Н. Мамонтовъ*, *L. С. Павловъ*, *H. В. Поповъ* и *L. Ф. Соловьевъ*.
- 2) по вѣтви Берендейево-Переяславль представители Правленія Товарищества Переяславской Мануфактуры: *И. П. Кузнецовъ*, *А. И. Кузнецовъ*, *H. А. Первушинъ*, *H. А. Курковъ*, и *A. А. Померанцевъ*.

Дѣлопроизводитель Комиссіи колл. сов. *B. Друри.*

Изложение дела.

Группа предпринимателей, состоящая изъ дворянина Н. М. Андреева, дворянина Н. В. Бѣляева, инженера путей сообщенія Ф. Н. Мамонтова, почетнаго гражданина г. Переславля Л. С. Павлова, потомственнаго почетнаго гражданина Н. В. Попова и почетнаго гражданина г. Углича Л. Ф. Соловьева, возбудила ходатайство о предоставлениі имъ права образовать Общество Верхне-Волжской жел. дороги для сооруженія и эксплоатациі желѣзнодорожной линіи отъ ст. Завидово, Николаевской жел. дороги, въ направлениі на ст. Савелово, Сѣверныхъ жел. дорогъ, г. Калязинъ, г. Переславль и до ст. Берендейво, Сѣверныхъ жел. дорогъ съ вѣтвию отъ г. Калязина до Углича, общимъ протяженіемъ въ 291 вер. и стоимостью около 20.000.000 р.

Вопросъ о сооруженіи нѣкоторыхъ изъ линій, входящихъ въ составъ предпріятія Верхне-Волжской жел. дороги неоднократно разсматривался и обсуждался въ государственныхъ установленіяхъ. Такъ, начало линіи отъ Завидова до Корчевы обсуждалось въ 1903 году въ состоящей при Министерствѣ Финансовъ Комиссіи о новыхъ желѣзныхъ дорогахъ и Комміссія, разсмотрѣвъ вопросъ о сооруженіи ширококолейного подъѣздного пути Клинъ - Кузнецово - Корчева, признала сооруженіе этого пути желательнымъ и Правлѣніемъ Товарищества М. С. Кузнецова и К°, ходатайствовавшимъ тогда о таковомъ сооруженіи, были составлены проектъ сооруженія подъѣздного пути и подробный расчетъ его стоимости. Въ дальнѣйшемъ, однако, по установлениіи уже Министерствомъ Финансовъ условій образования акціонернаго общества для сооруженія Клинъ-Кузнецово-Корчевскаго подъѣздного пути, для представлениія въ Соединенное Присутствіе Комитета Министровъ и Департамента Государственной Экономіи Государственнаго Совѣта, дѣло не получило дальнѣйшаго движения за отказомъ предпринимателей и проектъ осуществленъ не былъ.

Вопросъ о сооруженіи участка отъ Савелова на Калязинъ стоялъ въ связи съ вопросомъ о соединеніи г. Кашина съ Москвой. Такъ, городомъ Калязинъ и его уѣздомъ возбуждалось ходатайство о соединеніи

станції Савелово, Съверныхъ жел. дорогъ, черезъ городъ Калязинъ со станціей Кашинъ, Московско-Виндаво-Рыбинской жел. дороги, а въ мартѣ 1897 г. Коммісія о новыхъ желѣзныхъ дорогахъ разсматривала вопросъ о соединеніи Савелово съ Кашиною, при условіи устройства желѣзнодорожнаго моста черезъ Волгу у села Кимры, Тверской губерніи; однако и этотъ проектъ дальнѣйшаго движенія не получилъ.

Нынѣ, въ цѣляхъ осуществленія линіи Завидово-Калязинъ-Берендеево, съ вѣтвью къ Угличу (Верхне-Волжской жел. дороги) предприниматели имѣютъ въ виду образовать акціонерное Общество на обычныхъ основаніяхъ, включаемыхъ въ послѣднеутвержденные уставы желѣзнодорожныхъ Обществъ съ дарованіемъ облигаций Общества Правительственной гарантіи и съ установлениемъ отношенія акціонернаго капитала къ облигационному, какъ одинъ къ девяти, т. е. при нарицательномъ капиталѣ въ 19.359.500 р., акціонерный капиталъ составить 1.935.000 р. н., а облигационный 17.424.000 р. нарицательныхъ.

Изъ представленной при означенномъ ходатайствѣ экономической записки усматривается, что количество грузовъ, предположенныхъ предпринимателями къ перевозкѣ по проектируемой линіи, расходы и результаты эксплоатации выражаются въ слѣдующихъ данныхъ:

	Завидово-Калязинъ- Берендеево.	Вѣтвь Калязинъ- Угличъ.
Протяженіе	245 вер.	46 вер.
Грузооборотъ	46.463 т. п.	18.192 т. п.
Валовой доходъ	1.786.760 руб.	355.754 руб.
Расходы эксплоатации . . .	922.247 „	175.131 „
Чистый доходъ	864.513 „	180.623 „
Отчисленіе въ запасный капи- талъ	17.290 „	3.612 „
Остатокъ чистаго дохода . .	847.223 „	177.011 „
Коэффиціентъ эксплоатации .	52%	49%
Строительный капиталъ . .	13.578.782 „	2.553.000 „
Наричательный капиталъ . .	16.294.500 р. н.	3.065.000 р. н.
Въ томъ числѣ акцій . . .	1.629.400 „	306.000 „
4% облигаций	14.665.000 „	2.759.000 „
Ежегодныхъ платежей . . .	679.141 „	134.155 „
Чистая прибыль	168.082 „	42.856 „

Полученные результаты подтверждаютъ, по мнѣнію предпринимателей, предположенія ихъ о томъ, что потребность въ сооруженіи проектируемыхъ рельсовыхъ путей весьма велика. Кромѣ того нельзя не обратить вниманія на исключительную лѣсистость района указанныхъ линій, окруженнѣхъ лѣсами почти на всемъ своемъ протяженіи. Близость этихъ лѣсныхъ запасовъ къ крупному лѣсному рынку Москвы вызоветъ, безъ сомнѣнія, во всей этой мѣст-

ности обширную разработку лѣсовъ и тѣмъ самыемъ дастъ мѣстному населенію постоянный заработка, избавивъ его въ значительной мѣрѣ отъ необходимости изъ года въ годъ искать заработка на сторонѣ. Точно также не подлежитъ сомнѣнію та польза, которую проектируемая линія принесутъ мѣстной фабрично-заводской промышленности. Для этого достаточно указать, кромѣ Кузнецковской фабрики, стеклянныхъ и кожевенныхъ заводовъ Корчевского района, еще на такие большие фабрично-заводскіе центры какъ Переяславль-Залѣсскій, Калязинъ, Угличский уѣздъ, лишенные постоянного и удобнаго сообщенія. Удобный подвозъ сырья и топлива, а также возможность во всякое время отправлять фабрикаты, безъ сомнѣнія, принесутъ большую пользу къ развитію въ разматриваемой мѣстности заводской промышленности.

Кромѣ изложенного ходатайства на усмотрѣніе Комиссіи было представлено ходатайство Правленія Товарищества Переяславльской Мануфактуры, находящейся въ г. Переяславлѣ-Залѣсскомъ, о представлении ему сооруженія желѣзнодорожной вѣтви, общаго пользованія, отъ ст. Берендѣево, Сѣверныхъ жел. дорогъ, до г. Переяславля на условіяхъ возврата затраченныхъ на постройку суммъ отчисленіями изъ провозныхъ платъ за пробѣгъ грузовъ какъ по вѣтви, такъ и по Сѣвернымъ жел. дорогамъ.

Значеніе Переяславльской вѣтви, по мнѣнію предпринимателя, характеризуется главнымъ образомъ экономическимъ значеніемъ г. Переяславля, которое обусловливается какъ географическимъ положениемъ среди громадныхъ лѣсныхъ дачъ (свыше 100.000 десятинъ), такъ и нахожденіемъ его на берегу большого рыбнаго озера—Плещеево. Обиліе топлива послужило къ развитію фабрично-заводской дѣятельности уѣзда, въ городѣ и уѣздѣ насчитывается до 20 фабрикъ и заведеній болѣе или менѣе значительныхъ, кромѣ мелкихъ кустарныхъ заведеній.

Переславскій уѣздъ въ настоящее время обслуживается единственою въ уѣздѣ желѣзнодорожною линіею Московско - Ярославскою, пересѣкающею крайнюю восточную часть уѣзда на разстояніи отъ 8 до 20 верстъ отъ границы его съ сосѣднимъ Юрьевскимъ уѣздомъ, Владимірской губерніи. Желѣзная дорога въ предѣлахъ Переславского уѣзда имѣеть только 2 станціи: Берендѣево и Рязанцево, изъ которыхъ каждая обслуживаетъ свой опредѣленный районъ.

Станція Рязанцево обслуживаетъ небольшую часть Переславского уѣзда, а отчасти и Юрьевскій уѣздъ; станція же Берендѣево обслуживаетъ тяготѣющую къ ней часть Переславского уѣзда. Характеристика работы названныхъ станцій усматривается изъ

ниже слѣдующихъ циfръ ихъ грузооборота за послѣдніе 3 года (въ пудахъ).

Г О Д Ы	Ст. Берендейво.		Ст. Рязанцево.	
	Отправл.	Прибыт.	Отправл.	Прибыт.
1908	1.431.641	1.310.656	754.666	181.675
1909	1.521.157	1.276.251	952.248	334.082
1910	1.762.517	1.177.046	917.127	297.401

Изъ этихъ циfръ видно, что работа ст. Берендейво почти въ 3 раза превышаетъ работу ст. Рязанцево. Объясняется это тѣмъ, что въ районѣ ст. Берендейво входитъ г. Переяславль и тѣ фабрики и заводы, которые расположены въ городѣ и въ его районѣ.

Кромѣ Московско-Ярославской жел. дороги, которая, какъ было уже сказано выше, проходить по восточной окраинѣ уѣзда и слѣдовательно не можетъ обслужить весь уѣздъ, цѣликомъ почти расположенный къ западу отъ линіи жел. дороги, проходить по уѣзду Московско-Ярославское шоссе; оно является вспомогательнымъ перевозочнымъ средствомъ не только для удаленной отъ жел. дороги западной части, но даже и для города Переяславля и его района, черезъ который непосредственно пролегаетъ шоссе.

Сообщеніе же между г. Переяславлемъ и ст. Берендейво происходитъ по, такъ называемому, земскому тракту, т. е. по шоссе, устроенному мѣстнымъ земствомъ на протяженіи 20 верстъ и пролегающему по пересѣченной мѣстности.

Такимъ образомъ до настоящаго времени весь обширный промышленный районъ, тяготѣющій къ городу Переяславлю, пользуется двумя путями для выполненія своего грузообмѣна съ Москвою: 1) гужомъ отъ Переяславля до ст. Берендейво (20 вер.) и оттуда до Москвы по желѣзной дорогѣ (136 вер.) и 2) гужомъ непосредственно до Москвы по шоссейной дорогѣ, идущей изъ Ярославля черезъ Переяславль въ Москву (120 вер.). Этимъ послѣднимъ путемъ проходитъ значительное количество грузовъ въ Москву, вслѣдствіе высокой провозной платы, которая ложится на грузы, идущіе черезъ ст. Берендейво. Плата за гужевой провозъ грузовъ отъ Переяславля до ст. Берендейво обходится отъ 3 до 6 коп. съ пуда въ зависимости отъ рода груза и времени года; провозная плата отъ ст. Берендейво до Москвы колеблется между 17 к. съ пуда (высшій тарифъ) и 7,56 к. (IV кл.) безъ дополнительныхъ сборовъ; принимая среднюю ставку гужевого провоза въ $4\frac{1}{2}$ к. съ пуда и среднюю ставку въ 13,60 коп. съ пуда (I кл.) за провозъ по желѣзной дорогѣ отъ ст. Берендейво до Москвы получимъ

стоимость провоза за весь путь слѣдованія груза отъ Переяславля до Москвы въ среднемъ=18,10 к. съ пуда, тогда какъ гужевой провозъ непосредственно отъ Переяславля по шоссе до Москвы или обратно, обходится въ среднемъ 16 коп. съ пуда; такимъ образомъ получается разница въ пользу прямого гужевого направлениія 2,10 к. на пудъ, кромъ очень значительныхъ накладныхъ расходовъ, связанныхъ съ отправкою на Берендеево, вслѣдствіе необходимости имѣть въ Берендеевѣ свои склады, жилыя помѣщенія для своихъ людей, уплаты содержанія этимъ людямъ и кромъ того отъ расходовъ по перевозкѣ отъ желѣзнодорожной станціи до торговыхъ складовъ.

Проектируемая вѣтвь дастъ новые грузы Московско-Ярославской жел. дорогѣ, такъ какъ съ ея проведениемъ районъ тяготѣнія къ Московско-Ярославской жел. дор. расширится на 20 верстъ (протяженіе вѣтви) къ сѣверо-западу, западу и юго-западу уѣзда, т. е., иначе говоря, весь уѣздъ войдетъ въ сферу вліянія Московско-Ярославской жел. дороги. Изъ 14 волостей Переславского уѣзда въ настоящее время можетъ тяготѣть къ Моск.-Ярославской жел. дорогѣ только 9 волостей. Съ проведениемъ же вѣтви районъ тяготѣнія распространится и на 5 волостей по количеству населенія представляющихъ собою $\frac{1}{3}$ всего уѣзда (31.000 чел.). Проектируемый подъѣздной путь дастъ возможность включить въ районъ Московско-Ярославской линіи Сѣверныхъ жел. дорогъ отдаленные мѣстности Переславского уѣзда и привлечь на желѣзную дорогу новые грузы.

Къ числу такихъ грузовъ прежде всего нужно отнести грузы, проходящіе въ настоящее время черезъ г. Переславль гужомъ, безъ участія желѣзной дороги, а затѣмъ такие грузы, которые въ настоящее время, за отдаленностью жел. дороги, или совершенно не идутъ ни по желѣзной дорогѣ, ни гужомъ, или же перевозятся въ сокращенныхъ размѣрахъ.

Такъ, Товарищество Переславльской Мануфактуры находить выгоднымъ для себя перевозить около 300.000 пуд. грузовъ гужомъ, отправляя на лошадяхъ въ Москву пряжу, и получая изъ Москвы хлопокъ и другіе грузы.

Та же Мануфактура, сжигая ежегодно 20.000 саж. дровъ и не имѣя возможности замѣнить ихъ другого вида топливомъ, принуждена для этого сводить на дрова строевой лѣсъ. Съ устройствомъ подъѣздного пути она должна измѣнить такое убыточное хозяйство и направить свои лѣсные строительные материалы на московскій рынокъ. Принимая во вниманіе, что Переславльская Мануфактура изъ общей массы 20.000 саж. потребляемыхъ дровъ, около 12.000 саж. дровъ ежегодно заготовляетъ изъ строе-

вого лѣса, нужно ожидать, что приблизительно это послѣднее количество, т. е. около 1.500 вагоновъ или около 1.000.000 пуд, лѣсныхъ строительныхъ матеріаловъ при благопріятныхъ цѣнахъ на жидкое топливо, поступать на жел. дорогу, мануфактура же взамѣнъ этого груза получить около 300.000 п. нефтяныхъ остатковъ.

Затѣмъ, въ районѣ вѣтви находятся: фабрика утвари Товарищества А. Захряпина Сыновей, отправляющая гужомъ въ Москву около 20 тыс. пуд., заводъ стеклянной посуды Козлова и Назарова, отправляющій ежегодно гужомъ въ Москву около 50.000 пуд. и въ такомъ же количествѣ получающій сырье, Бахмуровскій и Алсуфьевскій лѣсопильные заводы Ангиной и Армандъ, отправляющіе въ настоящее время лѣсные материалы гужомъ въ Сергиево, а не на ст. Берендейево, что должно измѣниться съ проведениемъ подъѣздного пути и т. д.

Кромѣ того нужно принять во вниманіе, что изъ расположенныхъ въ Переславскомъ уѣздѣ до 80 тыс. десятинъ частно-владѣльческихъ лѣсовъ, въ настоящее время эксплуатируется только около половины какъ за дальностью разстоянія отъ желѣзной дороги, такъ и за отсутствиемъ въ уѣздѣ сплавныхъ рѣкъ. Что же касается размѣра возможнаго для разматриваемаго района увеличенія отпуска лѣсныхъ грузовъ, то приблизительно представление объ этомъ даетъ слѣдующая вѣдомость о продажѣ лѣса изъ дачъ казеннаго Плещеевскаго лѣсничества за періодъ съ 1905 по 1909 годъ.

ГОДЫ.	Назначено къ отп.		От пущено.		Осталось не продано.	
	Площадь въ десятинах.	Масса въ куб. саж.	Площадь въ десятинах.	Масса въ куб. саж.	Площадь въ десятинах.	Масса въ куб. саж.
1905 . .	208,42	5236,00	129,11	3113,40	79,31	2122,60
1906 . .	322,01	7543,40	122,78	2767,16	199,23	4776,30
1907 . .	383,01	9963,21	128,80	3094,70	254,21	6868,51
1908 . .	478,28	12751,06	141,18	2360,66	337,10	10390,40
1909 . .	527,86	14792,48	134,60	3431,34	393,26	11361,14

Такимъ образомъ получились остатки древесины за 1905 г. 466.972 пуд., за 1906 г. 1.050.786 пуд., за 1907 г. 1.511.072 пуд., за 1908 г. 2.285.888 пуд., и за 1909 г. 2.499.450 пудовъ.

Изъ общей древесной массы предполагается $\frac{2}{3}$ строевого и подъѣзочнаго материала и $\frac{1}{3}$ дровъ.

Изъ нижеслѣдующаго расчета видно, что полный сбытъ лѣса, назначаемаго къ отпуску, тормозится условіями подвозки къ ст. Берендейево.

Гужевая доставка одного вагона въ 900 пуд. обходится въ настоящее время отъ г. Переславля до ст. Берендейево, считая по 3 к. съ пуда (около 20 вер.):

съ пиленаго и круглаго материала $900 \times 3 = 27$ руб.
„ дровъ при погрузкѣ въ вагонъ $700 \times 3 = 21$ „

Провозъ по жел. дорогѣ отъ ст. Берендеево до
Москвы (136 в.);

съ пиленаго лѣса за вагонъ въ 900 пуд. 37 р. 08 к.
„ круглаго „ „ „ „ „ 900 „ 30 „ 78 „
„ дровъ за вагонъ въ 700 пудовъ . . . 12 „ 67 „

Съ проведеніемъ же подъѣзднаго пути проѣздъ
отъ г. Переяславля до Москвы ($23 + 136$ вер.) будетъ
стоить:

съ пиленаго лѣса за вагонъ въ 900 пуд. 41 р. 22 к.
„ круглаго „ „ „ „ „ 34 „ 92 „
„ дровъ за вагонъ въ 700 пудовъ . . . 14 „ 28 „

Слѣдовательно, подъѣздной путь дасть экономіи
въ перевозкѣ на вагонъ:

съ пиленаго лѣса . . . 23 руб.
„ круглаго „ . . . 23 „
„ дровъ 19 „

Перечисленные грузы, по мнѣнію Правленія
Мануфактуры, не исчерпываютъ собою всего, что
поступить на желѣзную дорогу, если послѣдняя
будетъ соединена съ гор. Переяславлемъ подъѣзднымъ
путемъ. Этимъ путемъ воспользуются
мѣстные торговые и промышленные люди для вся-
каго рода продовольственныхъ товаровъ и предме-
товъ общеднаго потребленія населенія, такъ какъ
при подъѣздномъ пути желѣзнодорожный путь явится
самымъ удобнымъ какъ для вывоза мѣстныхъ про-
дуктовъ, такъ и для снабженія района г. Переяславля
необходимыми для него предметами потребленія и
сырыхъ продуктовъ для мѣстной обрабатывающей
промышленности.

Изъ представленной экономической записки усма-
тривается, что количество грузовъ, предположенныхъ
предпринимателемъ къ перевозкѣ по проектируемой
вѣтви, сосчитано въ 6.505 тыс. пудовъ. Выручка отъ
перевозки этихъ грузовъ по вѣтви дасть сумму около
52.500 руб. валовой выручки и 36.463 р. чистой вы-
ручки и валовой доходъ отъ пробѣга 4.180 т. пуд.
новыхъ грузовъ по Сѣвернымъ жел. дорогамъ 166.000 р.,
съ чистымъ доходомъ въ 121.275 рублей. Хотя чи-
стый доходъ отъ этихъ перевозокъ, по подсчетамъ
предпринимателя, можетъ очень быстро погасить стои-
мость сооруженія вѣтви, исчисленную въ 400.000 руб.,
тѣмъ не менѣе въ виду того, что изъ числа новыхъ
грузовъ, поступающихъ съ вѣтви, около 70% соста-
вляютъ лѣсные материалы, поступление коихъ можетъ
замедлиться, предприниматель, въ видахъ осторож-
ности, ходатайствуетъ объ установлениіи 12-ти лѣт-

няго срока погашенія какъ предѣльнаго, не препятствующаго погасить стоимость сооруженія въ болѣе короткій срокъ. Кромѣ того Правленіе ходатайствуетъ о начислении 4% на затраченный капиталъ, отмѣчая, что дарованіе этой льготы представлялось бы справедливымъ, такъ какъ вѣтвь сооружается не исключительно въ интересахъ фабрики, принадлежащей Товариществу, но является вѣтвью общаго пользованія для г. Переяславля и почти всего его уѣзда.

Всѣ эти соображенія, побудили Правленіе Товарищества Переяславльской Мануфактуры, взять на себя иниціативу по осуществленію проектируемой вѣтви, на нижеслѣдующихъ условіяхъ:

1) По окончаніи сооруженія Переяславльская вѣтвь поступаетъ въ собственность казны и эксплоатацио Сѣверныхъ жел. дорогъ.

2) Затраченныя на сооруженіе вѣтви суммы возвращаются предпринимателю съ начетомъ 4% годовыхъ изъ провозныхъ платъ, которая будуть взиматься за перевозку прибывающихъ на вѣтвь и отправляемыхъ съ вѣтви грузовъ по Московскому-Ярославской жел. дорогѣ за вычетомъ эксплоатационныхъ расходовъ въ размѣрѣ $1/125$ коп. съ пуда и версты;

3) необходимые для сооруженія вѣтви рельсы и скрѣпленія выдаются предпринимателямъ безвозмездно изъ казеннаго запаса строительныхъ предметовъ.

Сужденія Комиссіи:

1) По проекту Верхне-Волжской жел. дороги.

Обратившись къ разсмотрѣнію вопроса о сооруженіи Верхне-Волжской жел. дороги, Коммиссія выслушала докладъ дѣлопроизводства о грузооборотѣ и финансовыхъ результатахъ эксплоатации названной жел. дороги.

Общий грузооборотъ линіи, исчисленный предпринимателями для линіи Савелово-Калязинъ-Берендейево въ 46.463 тыс. пуд. съ выручкою въ 1.080.848 р. и для вѣтви отъ Калязина къ Угличу въ 18.192 тыс. пуд., съ выручкою въ 223.342 руб., былъ сокращенъ дѣлопроизводствомъ по первой линіи до 38.307 тыс. пуд. съ выручкою въ 678.822 руб., и по вѣтви—до 7.176 тыс. пуд., съ выручкою въ 127.420 руб. Указанное измѣненіе по Савелово-Берендейевской линіи, выразившееся въ цифре около 8 милл. пудовъ съ сокращеніемъ выручки на 400 тыс. руб., получилось съ одной стороны вслѣдствіи увеличенія отправленія изъ района хлѣбныхъ грузовъ и картофеля на 6 милл. пуд., съ выручкою въ 58 тыс. руб., а съ другой—вслѣдствіи сокращенія грузовъ привезти на 14 милл. пуд. съ выручкою въ 460 тыс. руб., вызванного значительнымъ сокращеніемъ площади района, тяготѣющаго къ линіи противъ предложеній предпринимателей. Сокращеніе площади района

равнымъ образомъ вызвало указанное уменьшение подсчетовъ по Угличской вѣтви.

Доходъ отъ пассажирскаго движенія грузовъ большой скорости былъ принятъ въ подсчетахъ дѣлопроизводства въ 2.000 р. съ версты, отъ перевозки почты—въ (730 п. \times 14 к. =) 102 р. съ версты, а сборы независящіе отъ размѣровъ движенія—въ 200 р. съ версты, что составило для главной линіи сумму въ 563.995 р. и для Угличской вѣтви 105.892 руб. т. е. на 142.222 р. и 26.520 р., исчисленныхъ соотвѣтственно предпринимателями. Такимъ образомъ весь валовой доходъ главной линіи опредѣлился въ суммѣ 1.242.817 р. и для вѣтви—въ 233.312 руб., т. е. на 543.943 р. и на 122.442 р. менѣе противъ подсчетовъ предпринимателей, опредѣлявшихъ весь валовой доходъ главной линіи въ 1.786.760 р. и вѣтви въ 355.754 р. Разница подсчетовъ указанная выше по товарному движенію въ размѣрѣ 400 т. р. и 233 т. р. увеличилась вслѣдствіи уменьшенія дохода отъ пассажирскаго движенія съ $2\frac{1}{2}$ т. р. на версту до 2-хъ т. р., что дастъ 120 т. р. по главной линіи и 23 т. р. по вѣтви и уменьшенія на 20 т. р. дохода отъ перевозки почты по первой линіи и 4 т. р. по вѣтви.

Расходы эксплоатациіи независящіе отъ движенія—считая по 2.000 р. на версту, приняты дѣлопроизводствомъ въ 490.000 руб. для главной линіи и въ 92.000 руб. для вѣтви къ Угличу. Расходы же зависящіе отъ движенія были установлены, исходя изъ тѣхъ предположеній, что средняя погрузка поѣзда не будетъ превышать 10 тыс. пуд., въ виду отдѣльного короткаго средняго пробѣга грузовъ и затрудненія при этомъ условіи по сбору полногрузныхъ поѣздовъ.

Пассажирское движеніе намѣчено въ $2\frac{1}{2}$ пары поѣздовъ и хозяйственное движеніе въ размѣрѣ 5% отъ общаго количества поѣздоверстъ.

Такимъ образомъ, считая по 80 коп. съ поѣздоверсты, расходы зависящіе отъ движенія исчислены въ 533.429 руб. для главной линіи и въ 43.741 р. для вѣтви и слѣдовательно общая сумма расходовъ включая 5%-ный купонный налогъ въ 31.590 руб. и 5.933 руб. опредѣлилась 1.055.019 р. и 135.741 руб., что составляетъ около 85% отъ суммы валовыхъ доходовъ рассматриваемыхъ линіи и вѣтви. Такимъ образомъ чистый доходъ по эксплоатациіи линіи получился въ размѣрѣ (1.242.817 — 1.055.019 =) 187.798 р. и по вѣтви — (233.312 — 135.741 =) 97.571 руб., а за отчисленіемъ 2% въ запасный капиталъ, остатокъ чистаго дохода составить 184.042 р. по главной линіи и 95.620 р. по вѣтви.

Предпринимателями была заявлена стоимость Завидово - Калязинъ - Берендеевской линіи въ суммѣ 13.578.782 р. и Угличской вѣтви въ 2.553.000 рублей. Принимая реализаціонную цѣну облигаций въ 94%

и прибавляя 4,5% на акціи и 7,1% на облигаціи за время постройки, а также на расходы по выпуску акцій 0,25% и облигацій 0,75%, дѣлопроизводство исчислило нарицательный капиталъ въ суммѣ 15.600.000 р., въ составъ коей входитъ акцій ($1/10$) и 1.560.000 р. и облигацій ($9/10$) 14.040.000 р. нар. съ ежегодными платежами процентовъ и погашенія (4,63) въ размѣрѣ 650.192 р. Стало быть, при ожидаемомъ доходѣ дороги въ 184.042 руб., на покрытие означенныхъ ежегодныхъ платежей не хватить (650.192 р.— 184.042 р. =) 466.150 руб.

Наричательный капиталъ по вѣтви, исчисленный на тѣхъ же основаніяхъ, составить 2.930.000 р. нар., причемъ для составленія означенного капитала придется выпустить акціи ($1/10$) 293.000 р. нар. и облигацій 2.637.000 р. нар. На платежи по облигационному капиталу потребуется 122.119 р., следовательно, на покрытие обязательныхъ платежей по капиталу вѣтви не хватить (122.119 — 95.620 р. =) 26.500 руб.

По выслушаніи доклада дѣлопроизводства, Предсѣдатель Коммиссіи предложилъ высказать свои заявленія представителямъ мѣстныхъ интересовъ.

Предсѣдатель Корчевской Уѣздной Земской Управы А. К. Корвинъ-Литвицкій и Корчевскій Городской голова Н. И. Шокинъ остановили вниманіе Коммиссіи на томъ, что въ настоящее время гор. Корчева лишенъ сколько нибудь удобныхъ путей сообщенія. Волга уже въ юнѣ мельеть настолько, что сообщеніе по ней становится затруднительнымъ, разстояніе же г. Корчевы до ближайшей желѣзнодорожной станціи Завидово составляетъ 40 верстъ и притомъ по проселочной дорогѣ. Отсутствіе путей крайне затрудняло развитіе торговли г. Корчевы, съ проведеніемъ же Савеловской вѣтви торговое значеніе Корчевы стало уже замѣтно падать. Сознавая всю важность проектируемаго пути для г. Корчевы и его уѣзда, земство неоднократно возбуждало ходатайство о постройкѣ этой вѣтви и даже на свой счетъ произвело техническія изысканія этой линіи. Кромѣ земства изысканія этой линіи производились Правленіемъ Товарищества производства фарфоровыхъ и фаянсовыхъ издѣлій М. С. Кузнецова, причемъ пунктомъ примыканія къ Николаевской желѣзной дорогѣ была избрана ст. Клинъ.

Вышеназванные представители интересовъ г. Корчевы и его уѣзда готовы были бы не возражать противъ выбора нынѣшними предпринимателями пунктомъ примыканія ст. Завидово, но они затруднились бы считать полезной для уѣзда и для предпріятія часть намѣченной предпринимателями трассы, а именно на протяженіи отъ с. Кузнецова, гдѣ линія проходитъ въ прямомъ направленіи до ст. Савелова по болоти-

стой мѣстности, оставляя въ сторонѣ г. Корчеву и его ближайшій районъ. Между тѣмъ торговые обороты не только заводовъ М. С. Кузнецова, но и г. Корчевы заслуживаютъ рельсоваго пути. По подсчетамъ Московскаго Портаионального Комитета, которые признавались минимальными, грузооборотъ ст. Кузнецово составилъ бы 1.014 тыс. пуд. грузовъ, а при условіи примыканія къ Волгѣ близъ Кузнецова — 2.700 тыс. пуд. Что же касается торговли самого г. Корчевы, то кромѣ еженедѣльныхъ базаровъ три раза въ годъ происходятъ еще базары-ярмарки, на которыхъ крестьяне-продавцы прѣѣзжаютъ за 200 и болѣе верстъ. Главнымъ предметомъ торговли на этихъ базарахъ является ленъ, который скапается здѣсь крупными фирмами и направляется гужомъ къ желѣзной дорогѣ, въ настоящее время главнымъ образомъ къ г. Кашину. По мѣстнымъ даннымъ отправка льна изъ Корчевы въ указанномъ направленіи къ сѣверу достигаетъ до 200 тыс. пудовъ въ годъ и кромѣ того еще на югъ отправляется льна до 150 тыс. пудовъ. Съ проведеніемъ проектируемой линіи ленъ будетъ вывозиться черезъ Корчеву, а въ такомъ случаѣ не можетъ быть сомнѣнія, что льняные перевозки по линіи будутъ весьма значительны, причемъ часть льна будетъ отправляться изъ Корчевы непосредственно заграницу. Кромѣ льна на вѣтвь будутъ поступать крупныя лѣсныя перевозки. Лежащіе въ районѣ линіи лѣса въ настоящее время, исключая нуждъ мѣстной промышленности, не имѣютъ никакого сбыта. Въ Корчевскомъ уѣздѣ лѣсная поверхность составляетъ почти одну третью части всей площади уѣзда. Близость лѣсныхъ запасовъ къ такому крупному лѣсному рынку, какъ Москва, должна вызвать во всей этой мѣстности правильную разработку лѣса, которая можетъ дать мѣстному населенію постоянный заработка и тѣмъ можетъ въ значительной мѣрѣ избавить населеніе отъ необходимости искать заработка въ отходихъ промыслахъ. Кромѣ того къ проектируемой линіи будутъ тяготѣть также обширные заволжскіе лѣса и въ этомъ отношеніи нельзя не отмѣтить того преимущества линіи, что послѣдняя будетъ примыкать къ р. Волгѣ въ двухъ пунктахъ — въ Корчевѣ и въ сел. Кузнецово. Кромѣ лѣса и древеснаго топлива нельзя не указать еще на наличіе въ районѣ линіи значительныхъ запасовъ торфа; не только мѣстности, лежащей вдоль линіи проектируемаго пути, но также и заволжская часть района богаты означеннымъ видомъ топлива, который не имѣеть сбыта. Проектируемая линія принесетъ не малую пользу также и мѣстной фабрично-заводской промышленности. Кромѣ фабрики Кузнецова въ районѣ линіи войдутъ два стекольныхъ завода, два кожевенныхъ и др. производства. Удобный подвозъ матеріаловъ и топлива, а также воз-

можность во всякое время отправлять издѣлія, безъ сомнѣнія послужать къ развитію въ рассматриваемой мѣстности заводской промышленности.

Въ виду сказанного представители ходатайствовали о томъ, чтобы при проектированіи линіи имѣлись въ виду заявленныя ими нужды г. Корчевы и его уѣзда и на предпринимателей возложено было обязательство связать названный городъ желѣзнодорожнымъ путемъ съ рельсовой сѣтью.

По вопросу о значеніи пути соединяющаго Калязинъ и Угличъ съ Савеловымъ и Берендеевымъ, далъ объясненія, съ точки зрѣнія интересовъ Калязинскаго уѣзда, присутствовавшій въ засѣданіи Комиссіи членъ Государственной Думы Н. П. Шубинской. Два города Калязинъ и Угличъ при существующемъ начертаніи желѣзнодорожной сѣти оказались въ чрезвычайно тяжеломъ положеніи. Такъ, напримѣръ, Калязинъ отстоитъ отъ Москвы по прямому направлению на 180—200 верстъ, а отъ ближайшей желѣзнодорожной станціи Кашина въ 20 верстахъ, но вмѣстѣ съ тѣмъ разстояніе по желѣзной дорогѣ отъ Москвы构成ляетъ 492 версты, причемъ перевозка этимъ путемъ соединена съ цѣлью рядомъ накладныхъ расходовъ и такими затрудненіями, какъ напр. переправа черезъ Волгу.

Наблюдая за движениемъ Калязинскихъ грузовъ съ несомнѣнностью замѣчается тяготѣніе всѣхъ мѣстныхъ торговыхъ интересовъ къ югу, т. е. главнымъ образомъ къ Москвѣ и къ Шуйско-Ивановскому промышленному району, между которыми и распредѣляются всѣ вырабатываемые мѣстной фабрично-заводской и кустарной промышленностью издѣлія. Мыло, доски, вата, платье, валенки, вино и пр. главнымъ образомъ направляются на Москву. Выдѣляемый же мѣстными заводами крахмаль — весь направляется въ Шуйскій районъ.

Вмѣстѣ съ тѣмъ, при высокомъ уровнѣ промышленности Калязинскаго уѣзда не все мѣстное населеніе можетъ находить примѣненіе своего труда и среди него значительная часть занимается отходими промыслами (напримѣръ валяльнымъ, башмачнымъ и т. д.). Землепашество является для населенія уѣзда лишь нѣкоторымъ подспорьемъ, обезпечивая его продовольствиемъ въ лучшіе годы лишь до ноября мѣсяца; посему благодаря сооруженію желѣзной дороги соединяющей Калязинъ съ югомъ населеніе получить новый и болѣе короткій путь для получения потребныхъ для него продовольственныхъ грузовъ. Такимъ образомъ облегченіе во первыхъ, въ полученіи сырья для промышленности, во вторыхъ, въ сбытѣ издѣлій и въ третьихъ, въ снабженіи населенія продовольствиемъ — дѣлаетъ постройку желѣзной дороги необходимою какъ для города, такъ и для уѣзда.

При настоящемъ положеніи дѣла надлежитъ указать, что доставка одного пуда грузовъ отъ Москвы до Калязина доходитъ до 50 коп., безъ всякой при томъ увѣренности въ соблюденіи предполагаемыхъ сроковъ доставки.

Въ дѣлѣ желѣзнодорожного строительства въ предѣлахъ Калязинскаго уѣзда главнѣйшее значеніе для города и уѣзда имѣть соединеніе съ югомъ и передъ этимъ вопросомъ старый наболѣвшій вопросъ о такъ называемомъ Кашинскомъ соединеніи при всемъ его значеніи отходитъ на второе мѣсто. Географическое положеніе Кашина, Савелова и Москвы, какъ бы намѣчаетъ устройство этого соединенія близъ Савелова, но въ настоящее время это соединеніе не представляеть для Калязинцевъ того значенія, которое имѣть для нихъ выходъ въ Москву и въ Шуйскій районъ, напримѣръ на Новки.

Въ виду мелководья, этого обычнаго явленія на Волгѣ въ верхнемъ плесѣ, по мнѣнію Н. П. Шубинскаго, представляется крайне желательнымъ развить проектируемую линію отъ Углича до Рыбинска, такъ какъ желѣзная дорога, не конкурируя съ рѣкой, а облегчая торговыя сношенія и исправляя недостатки существующаго воднаго транспорта, оказала бы громадную пользу очень подвижному и предпріимчивому населенію края.

Угличскій городской голова А. К. Посновъ, поддерживая намѣченное предпринимателями направление линіи на Угличъ, указалъ, что проведеніе желѣзной дороги до Углича будетъ имѣть крупное значеніе для города и его хлѣбной торговли, такъ какъ хлѣбъ, подвозимый водой изъ Рыбинска по менѣе опасному, въ отношеніи обмеленія, плесу Волги, будетъ расходиться далѣе по желѣзной дорогѣ и г. Угличъ получитъ значеніе распределительнаго центра хлѣбной торговли. Въ настоящее время верхній плесъ Волги изобилуетъ перекатами, которые при мелководье препятствуютъ рѣчному судоходному движению сокращая иногда на мѣсяцъ навигаціонный periodъ. Существующія же грунтовыя дороги настолько плохи, что пользованіе ими для крупныхъ перевозокъ, а особенно осенью или весной совершенно невозможно, Ходатайства о проведеніи желѣзной дороги, соединяющей Савеловскую линію, Сѣверныхъ жел. дорогъ, съ Рыбинскомъ, черезъ города Калязинъ и Угличъ, возбуждались Угличскою и Калязинскою городскими думами неоднократно, но къ сожалѣнію отсутствіе лицъ, которые взялись бы за это дѣло, тормозили разрѣшеніе этого вопроса. Разсматриваемый нынѣ проектъ въ части своей отъ Савелова до Углича вполнѣ отвѣтствуетъ интересамъ г. Углича и, по мнѣнію указанного представителя, заслуживаетъ осуществленія. Избранная угличской городской думой

желѣзнодорожная комиссія, ходатайствуя о соединеніи Углича съ Савеловыемъ съ одной стороны и съ Рыбинскомъ съ другой,—обратилась за содѣйствіемъ къ Правленію Общества Московско-Виндаво-Рыбинской жел. дороги, причемъ собранные для означенного Правленія статистическія данныя рисуютъ слѣдующую картину экономического состоянія Угличскаго уѣзда: общій грузооборотъ по Угличскому уѣзду исчисленъ въ 11 милл. пудовъ, считая въ томъ числѣ 8 милл. пудовъ по вывозу и 3 милл. по ввозу. Среди вывозныхъ грузовъ 75% составляютъ лѣсные грузы, такъ какъ дорогой будетъ обслуживаться около 16 тыс. дес. казенныхъ лѣсовъ и кромѣ того крупныя частновладѣльческія дачи, наприм., дачи гр. Шереметьева, достигающія площади въ 35 тыс. дес. Остальные грузы вывоза изъ Углича составляютъ грузы двухъ писчебумажныхъ фабрикъ, 734-хъ заводовъ и мастерскихъ. Изъ 3-хъ миллионовъ пудовъ грузовъ ввозимыхъ въ г. Угличъ и его уѣздъ, 1.500.000 пуд. составляютъ мучные товары, 1 милл. фабричные грузы, а остальные грузы потребленія для населенія. Такой грузообмѣнъ побуждаетъ А. К. Поснова, какъ представителя интересовъ края, горячо поддерживать вопросъ о соединеніи Савелова съ Угличемъ, какъ части того пути, о коемъ давно ходатайствуетъ Угличская и Калязинская Городскія Думы, пути Савелово-Угличь-Рыбинскъ.

Представители города Кашина и его уѣзда, а именно Уѣздный Предводитель Дворянства Н. Н. Ладыженскій, Предсѣдатель уѣздной земской управы князь А. В. Оболенскій и городской голова А. П. Дорогутинъ, высказываясь за осуществленіе проекта Верхне-Волжской жел. дор., ходатайствовали о томъ, чтобы при разсмотрѣніи сего проекта Комиссія имѣла въ виду старый вопросъ о соединеніи г. Кашина и Заволжской части его уѣзда съ Москвой, такъ какъ соединеніе Калязина со ст. Савелово или со ст. Берендеево находится въ связи съ вопросомъ о выборѣ наивыгоднѣйшаго направленія линіи Кашинъ-Москва черезъ Кимры или черезъ Калязинъ.

Насколько населеніе нуждается въ разрѣшеніи сего вопроса видно изъ того, что болѣе 15 лѣтъ тому назадъ Кашинское городское самоуправленіе, присоединившись къ ходатайству Кашинскаго земства о включеніи г. Кашина въ общую сѣть желѣзныхъ дорогъ Имперіи путемъ соединенія со ст. Сонково, Московско-Виндаво-Рыбинской желѣзной дороги, приняло на себя обязательство передъ Обществомъ названной дороги въ уплатѣ ему субсидіи въ теченіе $21\frac{1}{2}$ года по 14.000 руб. въ годъ. Такая крупная жертва обусловлена была яснымъ сознаніемъ того важнаго вліянія, какое должна была оказать желѣзно-дорожная линія на подъемъ экономического благо-



состоянія населенія и надеждой, что этимъ подъемомъ жертва эта всецѣло сможеть окупиться. При этомъ принято было во вниманіе главнымъ образомъ приобрѣтенное издавна городомъ Кашиною значеніе крупнаго торговаго центра, обслуживающаго всю юго-восточную часть Тверской губерніи съ уѣздами Кашинскимъ, Калязинскимъ и Корчевскимъ, а также западные уѣзды Ярославской губерніи, и учтены были всѣ факторы, какъ положительные, такъ и отрицательные, опредѣляющіе предѣлы тяготѣнія къ Кашиноу грузовъ мѣстнаго товарообмѣна въ случаѣ включенія его въ желѣзнодорожную сѣть. Однако, почти непосредственно послѣ соглашенія Кашинскаго земства съ Обществомъ Московско-Виндаво-Рыбинской жел. дороги эти факторы весьма существенно измѣнились въ виду трудно предвидимаго въ то время обстоятельства, а именно сооруженія желѣзнодорожнаго пути отъ Москвы къ с. Кимрамъ, отстоящимъ отъ Кашина всего лишь въ 55 верстахъ. Естественное тяготѣніе къ гор. Кашиноу района, примыкающаго къ Кимрамъ, вслѣдствіе сего направилось въ противоположную сторону, совершенно нарушивъ расчеты города и земства. Принадлежа по своимъ торговымъ связямъ преимущественно къ Московскому промышленному району, г. Кашино въ свою очередь всегда былъ заинтересованъ въ непосредственномъ соединеніи съ Москвой и если бы въ періодъ сооруженія линіи Москва-Савелово не было уже заключено договора съ Обществомъ Московско-Виндаво-Рыбинской жел. дороги,—несомнѣнно, какъ городъ, такъ и Кашинское земство воздержались бы отъ него и стремились бы къ соединенію съ Савеловымъ (Кимрами), тѣмъ болѣе, что протяженіе линіи въ этомъ случаѣ (55 верстъ) почти равнялось бы длинѣ участка Кашино-Сонково (53 версты) и отъ мѣстнаго населенія едва ли потребовалось бы значительного увеличенія материальнаго участія въ постройкѣ этой линіи. Со временемъ постройки пути Москва-Савелово, продолженіе таковаго до Кашина стало для послѣдняго вполнѣ опредѣлившійся потребностью, которая и нашла себѣ отраженіе въ цѣломъ рядѣ новыхъ настойчивыхъ совмѣстныхъ домогательствъ о соединеніи Кашина съ Савеловымъ со стороны города и Кашинскаго уѣзднаго земства, поддержаныхъ также Тверскимъ губернскимъ земствомъ. Необходимость такого соединенія сдѣлалась при этомъ сразу настолько очевидной, что городъ въ виду возможности въ ближайшемъ будущемъ продолженія Сонково-Кашинской вѣтви до села Кимры уступилъ Обществу безвозмездно 32 десятины подъ устройство станціи, несмотря на крайнее стѣсненіе, которое этимъ вызывалось для города. Затѣмъ въ 1896 г. Обществомъ Московско-Виндаво-Рыбинской жел. дор. произведены были не-

обходимыя изысканія по линіі Кашинь-Кимры опять таки за счетъ мѣстныхъ средствъ, ассигнованныхъ въ суммѣ до 2.500 руб. Несмотря, однако, на приведенный рядъ весьма обременительныхъ для населенія жертвъ, понесенныхъ въ цѣляхъ скорѣйшаго удовлетворенія одной отъ насущнѣйшихъ потребностей мѣстной экономической жизни и дающихъ, казалось бы этому населенію нѣкоторое право расчитывать на особое вниманіе къ его интересамъ всѣ дальнѣйшія ходатайства Кашинскаго земства и городского общественаго Управленія объ осуществлениіи намѣченной постройки не имѣли успѣха и до настоящаго времени Общество Московско-Виндаво-Рыбинской жел. дороги не поддерживаетъ возбужденнаго имъ въ 1902 г. ходатайства о предоставлениі ему сооруженія соединительной линіи Кимры-Кашинь.

Хотя вопросъ о Кашинскомъ соединеніи выходитъ за предѣлы настоящаго проекта, но представители сего уѣзда возбудили вновь вопросъ этотъ, въ теченіе столькихъ лѣтъ остающійся безъ движенія, въ надеждѣ на то, что онъ сможетъ, въ виду намѣчаемаго въ ихъ районѣ желѣзнодорожнаго строительства, привлечь къ себѣ вниманіе предпринимателей, которыми при производствѣ изысканій Верхне-Волжской желѣзной дороги могли бы быть приняты во вниманіе старыя и насущныя нужды г. Кашина.

Присутствовавшій въ засѣданіи Комиссіи представитель Общества Московско-Виндаво-Рыбинской жел. дороги К. П. Лазаревъ доложилъ, что вслѣдствіе ходатайства Рыбинскаго Биржевого Комитета Правленіемъ представляемаго имъ Общества въ настоящее время производятся экономическая и техническія изысканія линіи Савелово-Калязинъ-Углич-Рыбинскъ. Разматриваемая нынѣ Верхне-Волжская жел. дорога входитъ своимъ участкомъ Савелово-Калязинъ-Углич въ составъ разрабатываемаго Обществомъ Московско-Виндаво-Рыбинской жел. дороги болѣе широкаго проекта линіи Рыбинскъ-Савелово, а потому К. П. Лазаревъ ходатайствовалъ отъ имени Общества о томъ, чтобы разсмотрѣніе проекта Верхне-Волжской жел. дороги было отложено до осени.

Что же касается заявлений мѣстныхъ представителей о желательности разрѣшенія вопроса о соединеніи Кашина съ Москвой, то по сему поводу К. П. Лазаревъ замѣтилъ, что участокъ Кашинь-Савелово не можетъ быть доходнѣе Савеловской вѣтви, валовая доходность коей не превосходить 7—7 $\frac{1}{2}$ тыс. руб. на версту, между тѣмъ осуществлениѳ сего участка потребуетъ постройки весьма цѣннаго сооруженія—моста черезъ Волгу стоимостью въ 1.200.000—1.300.000 р. Принимая посему во вниманіе съ одной стороны малую доходность вѣтви и съ другой—платежи по строительнымъ капиталамъ вѣтви и моста

и вытекающіе изъ сего несомнѣнныи убытки, К. П. Лазаревъ указалъ, что осуществленіе ея могло бы послѣдовать лишь при условіи развитія Обществомъ сѣти въ данномъ раіонѣ, постройкою, напримѣръ, линіи отъ ст. Савелово на юго - востокъ въ направленіи на Сузdalь и до ст. Новки, Московскo-Нижегородской жел. дороги, и что изысканія въ этомъ направленіи включены въ планъ лѣтнихъ работъ Общества Московскo-Виндаво-Рыбинской жел. дороги.

По выслушаніи заявленій представителей городъ и земствъ, выяснившихъ мѣстное значеніе линіи, предсѣдателемъ было предложено высказаться предпринимателямъ Верхне-Волжской жел. дороги по вопросу, какое государственное значеніе имѣть, по ихъ мнѣнію, проектируемая ими линія и какія обстоятельства даютъ имъ основанія ходатайствовать о представлениі правительственной гарантіи капиталамъ этого предпріятія.

Не отрица, что проектированныя линіи имѣютъ преимущественно мѣстное значеніе одинъ изъ учредителей Общества Верхне-Волжской жел. дор. дворянинъ Н. М. Андреевъ указалъ, что это объясняется главнымъ образомъ тѣмъ, что линія получилась отъ сокнутія нѣсколькихъ вѣтвей, главнымъ образомъ мѣстного значенія. Каждая изъ разматриваемыхъ вѣтвей должна быть разматриваема какъ безусловно доходная. Не входя однако въ разсмотрѣніе долженныхъ дѣлопроизводствомъ подсчетовъ, Н. М. Андреевъ отмѣтилъ, что, по мнѣнію предпринимателей, линія доходна, не угрожаетъ казнѣ прямымъ приплатали изъ суммъ Государственного Казначейства, а потому предприниматели смотрятъ въ данномъ дѣлѣ на дарованіе гарантіи лишь какъ на льготу существенно облегчающую финансированіе предпріятія.

Если бы, однако, предположенія дѣлопроизводства оказались въ извѣстной мѣрѣ справедливыми и эксплоатациѣ предпріятія потребовала бы нѣкоторыхъ приплать, то какъ на компенсацію казнѣ этихъ ссудъ надлежитъ указать, что, не считая увеличенія доходности казенной сѣти отъ пробѣга новыхъ грузовъ, выражющихся десятками тысячъ, въ возвратъ казны будетъ поступать ежегодно около 110.000 р., образующихся изъ 15% сбора съ пассажировъ и грузовъ большой скорости въ общей суммѣ 75.000 р. и 5% -аго купоннаго налога въ 35.000 р. Если бы Комиссія о новыхъ желѣзныхъ дорогахъ не считала необходимымъ осуществленіе всей линіи, предприниматели согласны ограничиться постройкою части представленнаго ими проекта и, въ виду послѣдовавшихъ въ засѣданіи Комиссіи заявленій представителей мѣстныхъ интересовъ, предприниматели съ своей стороны изъявляютъ согласіе на производство изысканій, намѣчаемыхъ представителями

линій и вѣтвей (напр. вѣтки отъ Корчевы до Завидово или Клина, линій: Савелово-Калязинъ-Угличъ-Рыбинскъ, Новки-Суздаль-Савелово-Тверь и др.).

**2) По проекту вѣтви
Переславль-Берен-
дѣво.**

Затѣмъ Комиссія выслушала докладъ дѣлопроизводства по проекту вѣтви отъ Переславля до ст. Берендѣво, Московско-Нижегородской жел. дороги, протяженіемъ около 19 верстъ.

При подсчетѣ грузооборота вѣтви предположено раздѣленіе грузовъ на слѣдующія двѣ группы ¹⁾:

1) Грузы отправленія и прибытія въ районъ вѣтви нынѣ отмѣчаемые желѣзнодорожной статистикой. Грузы эти были взяты предпринимателями по среднимъ количествамъ за четырехлѣтіе 1907—1910 гг. и не вызвали сомнѣній въ средѣ Комиссіи. Полученные такимъ образомъ данные, составляющія 2.325 тыс. пудовъ, являются minimumомъ грузовъ, существующихъ въ районѣ и несомнѣнно имѣющихъ поступить на линію.

2) Новые грузы вѣтви. Къ числу такихъ грузовъ прежде всего нужно отнести грузы, проходящіе въ настоящее время черезъ г. Переславль гужомъ, безъ участія желѣзной дороги, а затѣмъ такие грузы, которые въ настоящее время, за отдаленностью желѣзной дороги или совершенно не идутъ ни по желѣзной дорогѣ, ни гужомъ, или же перевозятся въ сокращенныхъ размѣрахъ. Такими грузами являются напримѣръ издѣлія Товарищества Переславльской Мануфактуры, А. Захряпина и Сын., Ангиной, Армандъ и др. Кромѣ того должны быть приняты во вниманіе расположенные въ районѣ линіи казенные и частновладѣльческіе лѣса. Общее количество какъ фабричныхъ грузовъ, отвлекаемыхъ отъ гужевой перевозки, такъ и новыхъ лѣсныхъ грузовъ, являющихся новыми и для казенной рельсовой сѣти, было исчислено въ 4.180 тыс. пудовъ.

При указанномъ грузооборотѣ результаты эксплоатации вѣтви выражаются въ слѣдующихъ цифрахъ:

	Коли- чество пудовъ (тыс.).	Пробѣгъ верстъ.	Коли- чество пудо-вер. (тыс.).	Тарифъ.	Выручка.	Дополи- ческіе сборы.	ВСЕГО.
Нынѣ существующіе грузы:							
А) Отправленіе	1.213	19	23.047	$\frac{1}{25}$	9.340	4.290	13.630
Б) Прибытіе	1.112	19	21.128	$\frac{1}{30}$	7.166	5.597	12.763
Итого (А + Б)	2.325	19	44.175	$\frac{1}{27}$	16.506	9.887	26.393
В Новые грузы	4.180	19	79.420	$\frac{1}{38}$	20.741	10.115	30.856
Всего (А + Б + В)	6.505	19	123.595	$\frac{1}{25}$	37.247	20.002	57.249
Доходъ отъ пассаж. движенія . .	—	—	—	—	—	—	19.000
Разные сборы	—	—	—	—	—	—	3.800
Всего по вѣтви	—	—	—	—	—	—	80.049

¹⁾ Приложеніе I.

На основаніи изложенного грузооборота чистый доходъ участка казенной Московско-Ярославской жел. дороги отъ Берендейева до Москвы и отъ Берендейева до Ярославля выражается въ слѣдующихъ данныхъ:

	Существу- ющихъ грузовъ.	Новыхъ грузовъ.	Всѣхъ грузовъ.	Р у б л е й .
				Р у б л е й .
Валовой доходъ (безъ дополнит. сборовъ) отъ пробѣга по вѣтви	16.506	20.741	37.247	
Расходы эксплоатации (по $1/125$ к.) . . .	3.534	6.353	9.887	
Чистый доходъ (А) . . .	12.972	14.388	27.360	
Валовой доходъ (безъ дополни. сборовъ) отъ пробѣга на уч. Москва-Ярославль	117.111	148.254	265.365	
Расходы эксплоатации (по $1/125$ к.) . . .	25.296	45.382	70.678	
Чистый доходъ (Б) . . .	91.815	102.872	194.687	
Чистый доходъ отъ пробѣга по вѣтви и по казенному участку (А + Б) . . .	104.787	117.260	222.047	

Стоимость вѣтви была опредѣлена предпринимателями въ 400.000 р. Сумма эта вызвала замѣчаніе со стороны члена Коммиссіи отъ Министерства Путей Сообщенія д. с. с. О. А. Струве, который полагалъ, что стоимость вѣтви будетъ, нѣсколько выше, а именно около 23.500 р. на версту, что за округленіемъ составить около 450.000 р., въ виду жертвенности смягченія профиля земляного полотна вѣтви, что и вызоветъ указанное повышеніе ея строительной стоимости.

При условіи начисленія на строительный капиталъ Берендейевской вѣтви процентовъ въ размѣрѣ 4% годовыхъ и принимая строительную стоимость вѣтви въ 450.000 р., намѣчаются слѣдующій планъ погашенія стоимости вѣтви:

Годы экспло- атациі.	Остающаяся непогашенной часть строит. капитала вѣтви.	4%	В С Е Г О.	Отчисленіе въ погашен. строит. кап.
I	450.000	18.000	468.000	222.047
II	245.953	9.838	255.791	222.047
III	33.744	1.350	35.094	—

**Заключительные
суждения Ком-
иссии.**

Выслушавъ изложенные объясненія и не входя въ обсужденіе грузооборота Верхне-Волжской жел. дороги, Коммиссія о новыхъ желѣзныхъ дорогахъ полагала необходимымъ остановиться на выясненіи принципіального вопроса, имѣется ли у нея достаточно основаній удовлетворить въ полной мѣрѣ ходатайство группы Андреева, Бѣляева и К° о представлениі имъ права образовать Общество Верхне-Волжской жел. дороги.

Представленный группою на усмотрѣніе Коммиссіи проектъ уже по своей трассѣ вызвалъ возраженія въ средѣ Коммиссіи. Намѣченная предпринимателями линія не производить впечатлѣнія чего-либо цѣлаго, планомѣрного, а носить, по мнѣнію Коммиссіи, характеръ случайного сочетанія отдѣльныхъ подъѣздныхъ путей и вѣтвей. Нѣкоторые изъ этихъ путей уже рассматривались Коммиссіей, какъ напримѣръ участокъ Завидово - Корчева, близъ коего намѣчалась вѣтвь Клинъ-Корчева, или напримѣръ участокъ Савелово-Калязинъ и вѣтвь Берендѣево - Калязинъ, о коей возбуждались отдѣльныя ходатайства. Каждая изъ перечисленныхъ вѣтвей сама по себѣ желательна и противъ каждой изъ нихъ въ отдѣльности трудно было бы возражать, но соединеніе этихъ подъѣздныхъ путей и вѣтвей въ одинъ проектъ, какъ это дѣлаютъ предприниматели, едва ли правильно, такъ какъ вся линія въ совокупности не отвѣчаетъ направленію главнаго грузового движенія и линія эта на долго, если не навсегда, задержитъ планомѣрное развитіе сѣти въ разматриваемомъ районѣ и отдалитъ такимъ образомъ осуществленіе линій имѣющихъ несомнѣнно болѣе крупное государственное и мѣстное значеніе. Изъ такихъ линій членъ Коммиссіи отъ Министерства Путей Сообщенія д. с. с. О. А. Струве указалъ на линіи Новки-Тверь, Савелово-Рыбинскъ и др. какъ линіи, обслуживающія отчасти тотъ же районъ, что и Верхне-Волжская жел. дорога, но вмѣстѣ съ тѣмъ и улучшающія условія транспортированія и распределенія грузовъ по сѣти.

Помимо неудовлетворительности общей трассы линіи, Коммиссія отмѣтила, что едва ли разматриваемому предпріятію могла быть дарована Правительственная гарантія ежегодныхъ платежей по облигационному капиталу. Второй Департаментъ Государственного Совѣта неоднократно указывалъ, что къ дарованію Правительственной гарантіи при убыточности предпріятія не усматривалось бы препятствій лишь при томъ условіи, чтобы дорога имѣла государственное значеніе или очень крупное мѣстное значеніе. Между тѣмъ изъ экономической записки предпринимателей, а также изъ послѣдовавшихъ въ засѣданіи Коммиссіи сужденій выяснилось, что Верхне-Волжская жел. дорога, въ томъ видѣ, какъ она представлена

на разсмотрѣніе Коммиссіи, будетъ имѣть ограниченное мѣстное значеніе, а потому едва ли вопросъ о присвоеніи гарантіи облигационному ея капиталу могъ бы получить благопріятное разрѣшеніе. Высказать по этому предмету окончательное сужденіе Коммиссія тѣмъ не менѣе затруднялась, такъ какъ предпринимателями не произведены изысканія Верхне-Волжской жел. дороги и не представлены расценочные вѣдомости, которые позволили бы установить точную стоимость предпріятія, размѣръ ежегодныхъ обязательныхъ платежей по облигационному капиталу предпріятія, а слѣдовательно—вѣроятные финансовые результаты эксплоатаціи Верхне-Волжской жел. дороги.

Такимъ образомъ, избранная предпринимателями трасса линіи, вѣроятная убыточность предпріятія и наконецъ отсутствіе изысканій дѣлаютъ то, что въ томъ видѣ, въ какомъ дѣло представлено на усмотрѣніе Коммиссіи о новыхъ желѣзныхъ дорогахъ, настоящій проектъ одобрѣніе быть не можетъ и подлежалъ бы отклоненію.

Тѣмъ не менѣе Коммиссія, принявъ во вниманіе исторію дѣла, а также заявленія представителей мѣстныхъ интересовъ, полагала, что потребность въ рельсовомъ пути въ этомъ промышленномъ и густо населенномъ районѣ достаточно выяснена и вслѣдствіе сего обратилась къ разсмотрѣнію тѣхъ линій и подъѣздныхъ путей, которыя, входя въ составъ Верхне-Волжской жел. дороги представлялись бы наиболѣе желательными къ осуществленію безъ ущерба для будущаго развитія сѣти.

Обратившись посему къ ближайшему разсмотрѣнію составныхъ частей линіи Верхне-Волжской жел. дороги, т. е. участковъ Завидово-Савелово, Савелово-Угличъ и Калязинъ-Берендѣево, Коммиссія остановилась на нижеслѣдующихъ соображеніяхъ.

Относительно первого участка отъ Завидово до Савелово Коммиссія приняла съ одной стороны во вниманіе сдѣланное представителями мѣстныхъ интересовъ заявленіе о томъ, что наиболѣе необходимымъ является сооруженіе не всего участка, а лишь головнаго его участка отъ Завидова до Кузнецова и до Корчевы. Съ другой же стороны Коммиссія остановилась на соображеніяхъ уже высказанныхъ при разсмотрѣніи вѣтви Клинъ-Корчева. Въ свое время Коммиссія указывала, что направленіе вѣтви на Клинъ представляетъ извѣстныя выгоды: промышленный Клинскій районъ получить новое и при томъ кратчайшее соединеніе съ р. Волгой, благодаря чему облегчится и удешевится съ одной стороны отправка на р. Волгу фабрикатовъ съ расположенныхъ въ районѣ г. Клина фабрикъ и заводовъ, съ другой стороны—поступленіе на эти фабрики съ Волги сырья, идущаго изъ отдаленныхъ районовъ преимущественно

водными путями. Съ этой стороны, т. е. какъ путь передаточный для грузовъ, слѣдующихъ съ воды, линія Клинъ-Корчева получаетъ важное значеніе для интересовъ промышленности Клинскаго района. Раздѣля и нынѣ изложенныя соображенія, Комиссія вы-сказалась за желательность осуществленія западной части линіи отъ Корчевы до Николаевской жел. до-роги не предрѣшавъ однако, впредь до производства предпринимателями техническихъ изысканій пункта примыканія вѣтви къ ст. Завидово или ст. Клинъ.

Что же касается участка Савелово-Калязинъ-Угличъ, то Комиссія приняла на видъ, что рельсо-вый путь въ краѣ нуженъ, о чмъ свидѣтельствуютъ многочисленныя ходатайства земствъ и городовъ. Дѣй-ствительно, какъ это было отмѣчено д. ст. сов. Червин-скимъ, такая высокопромышленная мѣстность, какъ раіонъ данной дороги, требуетъ желѣзнодорожнаго тран-спорта сильнѣе чѣмъ земледѣльческая, но нельзя забы-вать, что если частному желѣзнодорожному предпріятію будетъ предоставлена постройка наиболѣе необходимой и важной части всего проекта отъ Савелова до Углича и даже съ продолженіемъ до Рыбинска, что дастъ линію около 180 верстъ длины, безъ всякаго при этомъ возмож-наго въ будущемъ развитія линіи,— частное желѣзно-дорожное предпріятіе будетъ ежегодно требовать при-платъ по гарантіи. Несомнѣнно, однако, что убыточное само по себѣ предпріятіе, въ данномъ случаѣ выгодно съ государственной точки зрѣнія, какъ полезное для населенія и промышленности и увеличивающее до-ходность казенныхъ желѣзныхъ дорогъ отъ пробѣга каждого пуда новаго груза, который поступить съ проектируемой линіи на прилегающія Сѣверныя до-роги. Посему Комиссія единогласно высказалась за желательность осуществленія этой линіи, отнюдь не касаясь вопроса о томъ, будетъ-ли для сооруженія этой линіи образовано новое Общество или она будетъ со-оружена Обществомъ Московско-Виндаво-Рыбинской жел. дороги, производящимъ нынѣ изысканія въ указанномъ направлениі.

Переходя затѣмъ къ разсмотрѣнію участка Ка-лязинъ-Берендѣво, Комиссія согласилась съ замѣ-чаніемъ д. с. с. О. А. Струве о томъ, что вопросъ о постройкѣ этой линіи тѣсно связанъ съ давно на-зрѣвшимъ вопросомъ о соединеніи Кашинской вѣтви съ Москвой и съ постройкою моста черезъ Волгу въ Калязинѣ или въ Кимрахъ. Между тѣмъ сооруженіе линіи Берендѣво—Калязинъ въ нѣкоторой степени предрѣшало бы послѣдній вопросъ, но едва-ли было бы коммерчески выгодно возлагать такое цѣнное соору-женіе на небольшое предпріятіе. Вмѣстѣ съ тѣмъ самый вопросъ, о выборѣ мѣста для устройства моста (въ Калязинѣ или въ Кимрахъ) въ настоящее время еще недостаточно разработанъ. Посему Ком-

миссія пришла къ единогласному заключенію, что вопросъ о сооруженіи Калязинской вѣтви предпочтительнѣе оставить открытымъ.

Закончивъ обзоръ линій составляющихъ Верхне-Волжскую жел. дорогу, Коммисія обратилась къ заключительнымъ сужденіямъ по второму изъ представленныхъ на ея обсужденіе проекту, а именно вѣтви отъ ст. Берендѣво до г. Переяслава.

Представленныя Правленіемъ Переяславской Мануфактуры материалы, и послѣдовавшіе въ засѣданіи разъясненія привели Коммисію къ выводу, что потребность въ сооруженіи проектируемой вѣтви отъ ст. Берендѣво до г. Переяславля является вполнѣ назрѣвшей необходимостью и вѣтвь, выполняя свое назначеніе подъѣздного пути общаго пользованія, расширить районъ тяготѣнія, создать новыя промышленныя предприятия, вызывавъ въ экономической жизни болѣе отдаленныя мѣстности, а кромѣ того дастъ возможность существующимъ предприятиямъ развить свою дѣятельность, которая тормазится отсутствіемъ сплошного желѣзнодорожнаго сообщенія съ Москвою, и, наконецъ, увеличивая количество грузовъ поступающихъ на магистраль, усилить ея доходность. Въ то же время сооруженіе Переяславской вѣтви не вызываетъ опасеній въ томъ, что осуществленіе ея можетъ служить препятствіемъ для постройки напр. вѣтви отъ Берендѣво до Калязина или упоминавшейся въ настоящемъ засѣданіи линіи Савелово-Новки, такъ какъ въ первомъ случаѣ она войдетъ какъ составная часть въ Берендѣво-Калязинскую вѣтвь, во второмъ же случаѣ сохранить за собой значеніе питательной вѣтви.

При такихъ обстоятельствахъ Коммисія полагала желательнымъ удовлетворить второе изъ доложенныхъ ей въ засѣданіи ходатайствъ, а именно ходатайство Правленія Товарищества Переяславльской Мануфактуры о предоставлениі ему права сооруженія желѣзнодорожной вѣтви отъ ст. Берендѣво, Сѣверныхъ жел. дорогъ до города Переяславля, протяженіемъ 19 верстъ, на основаніяхъ, обычно включаемыхъ въ послѣднеутвержденныя условія сооруженія вѣтвей съ возвратомъ стоимости ихъ изъ провозныхъ платъ.

Вслѣдствіе изложеннаго Коммисія единогласно пришла къ слѣдующимъ заключеніямъ:

1) Признавая въ принципѣ желательнымъ сооруженіе линіи въ направлениі Савелово-Калязинъ-Угличъ и подъѣздного пути отъ г. Корчевы черезъ сел. Кузнецово съ выходомъ на Николаевскую жел. дорогу близъ ст. Завидово или ст. Клинъ, оставить вопросъ о сооруженіи поименованныхъ лиший открытымъ впредь до представленія Н. М. Андреевымъ, Н. В. Бѣляевымъ, Ф. Н. Мамонтовымъ, Л. С. Павловымъ и Л. Ф. Соловьевымъ болѣе подробныхъ данныхъ

о финансовыхъ и техническихъ условіяхъ осуществленія предпріятія и его доходности.

II) Предоставить Правленію Товарищества Переяславльской Мануфактуры права сооруженія желѣзно-дорожной вѣтви отъ станціи Берендѣево, Сѣверныхъ жел. дорогъ, до гор. Переяславля, протяженіемъ 19 верстъ, на ниже слѣдующихъ главныхъ основаніяхъ:

1) Сооруженіе Переяславльской вѣтви производится подъ наблюденіемъ Управленія Сѣверныхъ желѣзныхъ дорогъ распоряженіемъ Товарищества Переяславльской Мануфактуры, которое обязывается построить вѣтвь за свой счетъ, согласно имѣющіхъ быть утвержденными Министромъ Путей Сообщенія проекта, составленного на основаніи облегченныхъ техническихъ условій, допускаемыхъ для подъѣздныхъ путей, и расценочной вѣдомости.

При составленіи окончательнаго исполнительнаго проекта сооружаемой вѣтви, равно какъ и во время самого производства работъ, Товариществу предоставляется измѣнять, съ разрѣшенія Министра Путей Сообщенія, протяженіе дороги, съ тѣмъ, однако, чтобы удлиненіе не превышало 10% общаго ея протяженія и чтобы проектированное измѣненіе не противорѣчило утвержденнымъ Министромъ Путей Сообщенія техническимъ условіямъ.

2) Товарищество пользуется правомъ принудительнаго отчужденія потребныхъ для вѣтви недвижимыхъ имуществъ и правомъ ихъ занятія вслѣдъ за совершеніемъ описей, а также правомъ на безвозмездный отводъ или на временное занятіе необходимыхъ для сооруженія вѣтви казенныхъ земель или на установленіе въ потребныхъ случаяхъ права безвозмезднаго участія въ пользованіи оними. Отчужденіе принадлежащихъ Товариществу земель производится безвозмездно. Отчужденіе производится на имя казны, причемъ до приступа къ работамъ Товарищество обязано представить Управленію Сѣверныхъ жел. дор. въ обеспеченіе своевременной уплаты потребныхъ суммъ на вознагражденіе за отчужденныя имущества и другіе расходы, сопряженные съ занятіемъ и отчужденіемъ земель, залогъ въ размѣрѣ, опредѣленномъ Министромъ Путей Сообщенія. При отчужденіи частновладѣльческихъ земель, потребныхъ для сооруженія вѣтви, права на разработку минеральныхъ ископаемыхъ, находящихся въ нѣдрахъ отчуждаемой полосы, остаются за прежними владѣльцами сихъ земель и ихъ правопреемниками, при условіи соблюденія, указанныхъ въ законѣ (Св. Зак. т. XII, ч. I, изд. 1906 г., Общ. Уст. Росс. жел. дор., ст. 153, прил.: ст. ст. 4 и 5) мѣръ предосторожности.

3) Потребныя для укладки на вѣтви рельсы и скрѣпленія отпускаются безвозмездно изъ казенныхъ запасовъ старогодныхъ предметовъ въ количествѣ

сколько окажется возможнымъ, за удовлетворенiemъ собственныхъ нуждъ казенныхъ желѣзныхъ дорогъ, въ противномъ же случаѣ стоимость рельсовъ и скрѣпленій должна быть включена въ расцѣночную вѣдомость вѣтви.

4) Товарищество Переяславльской Мануфактуры обязывается: а) не позднѣе одного года со дня Высочайшаго утвержденія настоящихъ условій представить на утвержденіе Министра Путей Сообщенія проектъ и расцѣночную вѣдомость вѣтви и б) не позднѣе $2\frac{1}{2}$ лѣтъ, со дня утвержденія расцѣночной вѣдомости, окончить сооруженіе вѣтви. Несоблюденіе со стороны Товарищества означенныхъ сроковъ влечеть за собой утрату присваиваемыхъ ему настоящими условіями правъ, при чёмъ съ утратою сихъ правъ всѣ произведенные Товариществомъ строительныя работы, отчужденные и безвозмездно отведенныя Товариществомъ подъ вѣтвь земли, а также залогъ, внесенный на потребности отчужденія, поступаютъ въ собственность казны.

Препятствіемъ къ открытію движенія по вѣтви не могутъ служить недодѣлки, не представляющія опасности или неудобствъ для движенія. Потребная для выполненія сихъ недодѣлокъ сумма опредѣляется Комиссіей, которая будетъ назначена для освидѣтельствованія и приема вѣтви, и должна быть внесена предпринимателемъ въ кассу управлениія Сѣверныхъ желѣзныхъ дорогъ до открытія правильнаго на вѣтви движенія.

Въ случаѣ постройки вѣтви по измѣненной, сравнительно съ утвержденнымъ проектомъ, трассѣ, Товарищество обязано представить на утвержденіе Министра Путей Сообщенія согласованную въ отношеніи количества работъ съ измѣненнымъ проектомъ исполнительную расцѣночную вѣдомость съ сохраненіемъ въ таковой единичныхъ цѣнъ утвержденной до приступа къ работамъ расцѣночной вѣдомости.

Исполнительная расцѣночная вѣдомость предпринимателемъ представляется черезъ Начальника Сѣверныхъ жел. дорогъ и до представленія послѣднимъ въ Министерство Путей Сообщенія предварительно провѣряется на мѣстѣ вышеуказанной Комиссіей, независимо отъ освидѣтельствованія и приема вѣтви.

5) Переяславльская вѣтвь, со времени занятія земель подъ нея, составляетъ собственность казны и эксплуатируется за счетъ сей послѣдней Управлениемъ Сѣверныхъ жел. дорогъ.

6) Въ составъ строительного капитала вѣтви входятъ: а) опредѣленная, согласно утвержденной до приступа къ работамъ расцѣночной вѣдомости, или, въ случаѣ постройки вѣтви по измѣненному съ разрешенія Министра Путей Сообщенія проекту согласно утвержденной порядкомъ, указаннымъ въ п. 4 исполнительной вѣдомости, стоимость вѣтви (безъ стоимости

рельсовъ и скрѣпленій, въ случаѣ безвозмезднаго ихъ отпуска) и б) стоимость отчужденія недвижимыхъ имуществъ и другіе расходы, сопряженные съ занятіемъ и отчужденіемъ земель, въ той суммѣ, въ коей всѣ эти расходы опредѣляются въ дѣйствительности.

7) Произведенныя за счетъ строительнаго капитала затраты по сооруженію вѣтви возмѣщаются Товариществу съ начисленіемъ со дня открытія правильнаго движенія по вѣтви 4% годовыхъ на непогашенную ко дню производства каждой уплаты, часть капитала, изъ провозныхъ платъ: за вычетомъ эксплоатационныхъ расходовъ въ размѣрѣ $\frac{1}{125}$ съ пуда и версты: а) за пробѣгъ всѣхъ грузовъ по вѣтви, и б) за пробѣгъ по Сѣвернымъ жѣл. дорогамъ всѣхъ грузовъ въ сообщеніи вѣтви съ названными дорогами. Дополнительные сборы и доходъ отъ пассажирскаго движенія не служатъ источникомъ для возмѣщенія строительной стоимости вѣтви.

8) Размѣръ суммы, подлежащей ежегодно обращенію на возмѣщеніе строительнаго капитала, исчисляется въ началѣ слѣдующаго за отчетнымъ годомъ, при чёмъ изъ причитающейся Товариществу Переяславльской Мануфактуры въ погашеніе строительнаго капитала суммы, удерживается такая сумма, которая, въ совокупности съ выручкою отъ станціоннаго сбора и сбора за нагрузку и выгрузку грузовъ на вѣтви, составила бы по 1.000 рублей на версту дѣйствительнаго протяженія вѣтви.

9) Обязательства казны передъ строителями вѣтви по производству отчисленій изъ провозныхъ платъ на возмѣщеніе строительнаго капитала вѣтви прекращаются по истеченіи 12-ти-лѣтняго срока со дня Высочайшаго утвержденія настоящихъ условій, хотя бы къ этому сроку часть стоимости вѣтви и процентныхъ начисленій оставалась невозмѣщенною.

Подлинный за надлежащими подписями.

Дѣлопроизводитель Комиссіи *B. Друри.*

Приложение I.

**Одобренный Комиссиею о новыхъ желѣзныхъ дорогахъ грузо-
оборотъ Переяславльской вѣтви (19 верстъ).**

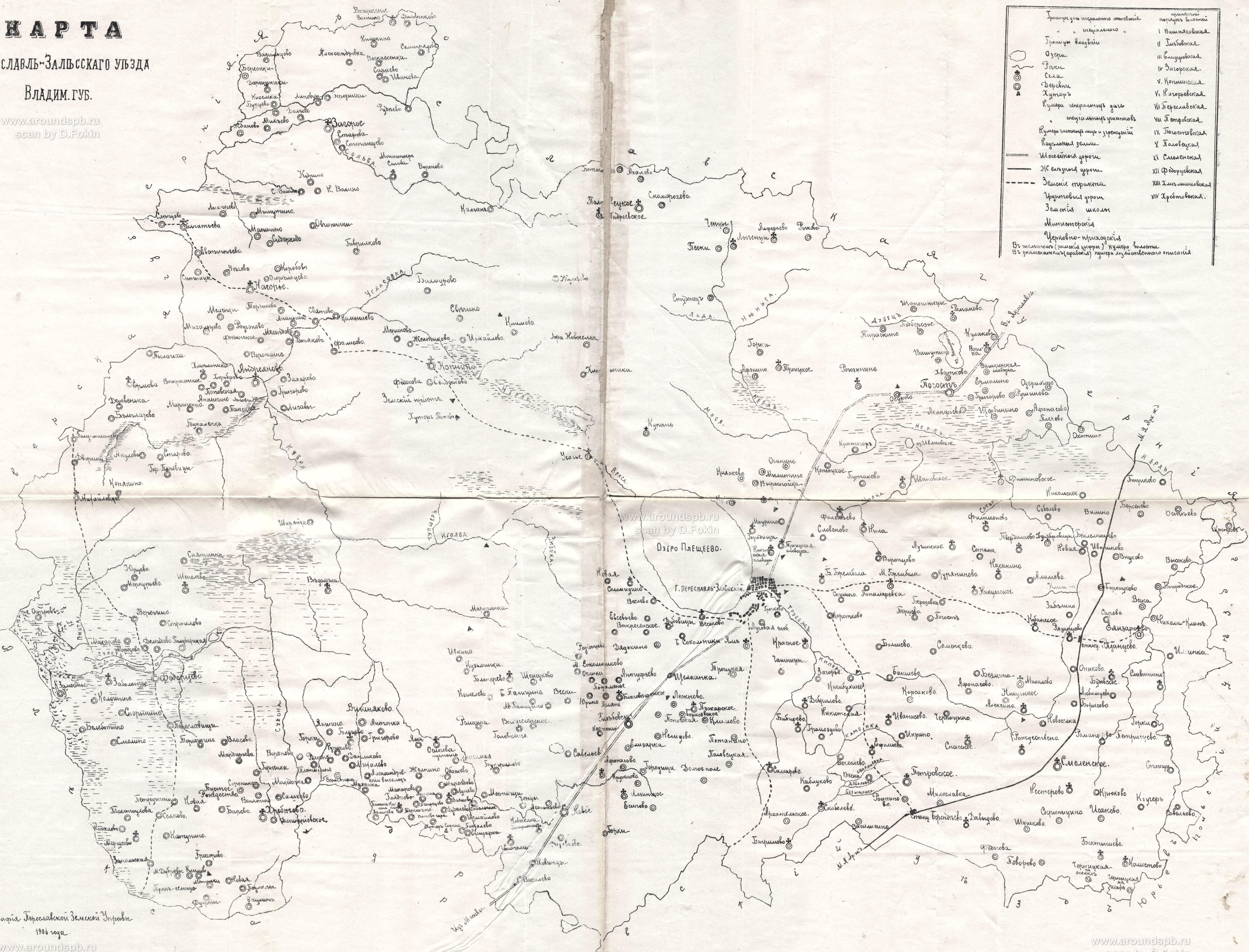
НАИМЕНОВАНИЕ ГРУЗОВЪ.	Количество пудовъ въ тысячахъ.	Пробѣгъ верстъ.	Общій пробѣгъ тыс. пудо-верстъ.	Средняя пудо-вер. ставка.	Выручка рублей.	Дополнит. сборы.	Всего.
A. Отправліе.							
Пряжа бумажная	282	19	5.358	1/12	4.465	—	—
Мануфактура	63	19	1.197	1/10	1.197	—	—
Лѣсной материалъ	386	19	7.334	1/37	1.982	—	—
Дрова	338	19	6.422	1/78	823	—	—
Уголь древесный	41	19	779	1/49	158	—	—
Бутылки	17	19	323	1/24	134	—	—
Утварь церковная и домашняя . .	4	19	76	1/8	95	—	—
Прочіе грузы	82	19	1.558	1/32	486	—	—
Итого по отправлію .	1.213	19	23.047	1/25	9.340	4.290	13.630
B. Прибытие.							
Хлѣбные грузы	393	19	7.467	1/34	2.195	—	—
Шено	40	19	760	1/58	131	—	—
Хлопокъ изъ Москвы	94	19	1.786	1/30	595	—	—
" " Ревеля	60	19	1.140	1/28	407	—	—
" " Андижана	90	19	1.710	1/49	348	—	—
" " Н.-Порта	20	19	380	1/23	165	—	—
Антрацитъ	4	19	76	1/49	15	—	—
Соль	25	19	475	1/30	158	—	—
Сахаръ	22	19	418	1/18	232	—	—
Мануфактура	57	19	1.083	1/10	1.083	—	—
Желѣзо и сталь Екатер. жел. дор.	10	19	190	1/82	21	—	—
" " " Москвы	8	19	152	1/54	28	—	—
" " " Нижнаго	8	19	152	1/62	25	—	—
" " " Ярославля	6	19	114	1/55	21	—	—
Прочіе грузы	275	19	5.225	1/30	1.742	—	—
Итого по прибытию .	1.112	19	21.128	1/30	7.166	5.597	12.763
Всего по отпр. и приб. (A+B) .	2.325	19	44.175		16.506	9.887	26.393
В. Новые грузы, привлекаемые подъѣзднымъ путемъ на Сѣверные жел. дор.							
1. Отъ г. Переяславля-Залѣсскаго до Москвы:							
Пряжа бумажная	150	19	2.850	1/12	2.375	—	—
Утварь металлическая	20	19	380	1/12	317	—	—
Стекл. посуда и бутылки	50	19	950	1/29	328	—	—
Лѣсн. строит. материалы	2.600	19	49.400	1/37	13.351	—	—
Дрова	800	19	15.200	1/78	1.949	—	—
Телята (20 тыс. шт. по 3 пуд.) . .	60	19	1.140	—	380	—	—
Итого	3.680	19	69.920	1/37	18.700	—	—

КАРТА

ПЕРЕЯСЛАВЪ-ЗАЛЬСКАГО УЛЬДА

ВЛАДИМ. ГУБ.

www.aroundspb.ru
scan by D.Fokin



Информация Переславской Земской управы

1906 года.

www.aroundspb.ru
scan by D.Fokin

www.aroundspb.ru
scan by D.Fokin